

**KRYSTYNA SOLAREK**

Politechnika Warszawska

## **TRZY WYMIARY INTEGRACJI W PLANOWANIU DOSTĘPNYCH MIAST**

**Abstract: Three Dimensions of Integration in the Accessible Cities Planning.** The paper presents issues related to designing and planning of accessible cities and its public space. It discusses the scope of including the issues of universal access to urban space within the policy of territorial self-governments, in studies of spatial development and in local plans. Several dozens of strategic papers and several hundred planning resolutions for different municipalities, randomly selected in Poland or known by the author of the planning practice were analyzed. Paper contains examples of good practices in local government policy, aimed at shaping the accessible cities. In the last chapter, non-legislative and non-planning opportunities for the implementation of universal design are signaled.

It has been argued that the planning of accessible cities requires integration in three dimensions: (1) universal design as a strategy in the integrated planning, (2) integration of urban public spaces by appropriate local planning, (3) inter-environmental integration of activities – education, and promotion for building cities accessible for all. These three groups of topics correspond to the following chapters, the second of which, most elaborated, shows examples of the best local plans for universal design application, which can be implemented in planning practice. Universal design principles and accessible city should be the key objective in municipal planning.

**Keywords:** Accessible city, integrated planning, local plan, public space planning, universal design.

### **Wstęp**

Temat dostępności miast, w szczególności ich przestrzeni publicznych, jest słabo opracowanym wątkiem badawczym w aspekcie zintegrowanego planowania, w tym planowania przestrzennego, choć projektowanie miast z uwzględnieniem potrzeb osób z niepełnosprawnościami jest ważnym zagadnieniem badawczym od drugiej połowy XX w. [Goldsmith 1969; Bednar 1977; Imrie 1996]. Od końca lat 80. XX w. dominuje

wątek projektowania uniwersalnego<sup>1</sup> i szeroko pojętej dostępności przestrzeni [Mace *et al.* 1996; Preiser, Smith 2001]. Większość prowadzonych na ten temat badań dotyczy zagadnień związanych z projektowaniem architektonicznym, choć obecne są też inne nurty, powiązane z różnymi obszarami i dyscyplinami badawczymi, m.in. z socjologią i psychologią [Dear *et al.* 1997; Burton, Mitchell 2006; Błaszak, Przybylski 2010], czy transportem [Odeck *et al.* 2010, Zajac 2016]. Relatywnie niedawno zaczęto zajmować się szerzej polityką miejską na rzecz dostępności przestrzeni i związanymi z tym problemami urbanistycznymi [O'Brien, McFetridge 1991; Palfreyman 1991; Imrie, Wells 1993; Matthews, Vujakovic 1995]. Badania te są coraz liczniejsze, m.in. na skutek rozpowszechniającej się idei *accessible city* (rozumianej szerzej niż dostępność przestrzeni dla różnych użytkowników). Powstają liczne poradniki i katalogi dobrych praktyk, wydawane zarówno przez Unię Europejską, jak i państwa oraz samorządy terytorialne, a także organizacje pozarządowe, np. *Good Practices in Accessible Urban Development* [2016], *Planning for Barrier-Free Municipalities* [2016], *Universal Design as a Municipal Strategy* [2009], *Planowanie dostępności. Prawo w praktyce* [Kowalski 2010]. Warto zauważyć, że wielu specjalistów, zaangażowanych w problem projektowania uniwersalnego, zamiast pracy naukowo-badawczej wybiera działania popularyzatorskie, edukacyjne, współpracę z samorządami, czy działalność ekspercką<sup>2</sup>.

W Polsce problematyką związaną z likwidacją barier utrudniających dostęp do miejskich przestrzeni i obiektów początkowo zajmowali się architekci, wywodzący swoje doświadczenia z praktyki projektowej [Skibniewska 1983; Schwartz 1991; Jaranowska 1991; Kuryłowicz 1996]. Temat, tak ściśle powiązany z zagadnieniem kształtowania środowiska zurbanizowanego ma, siłą rzeczy, największy związek z architekturą i urbanistyką. Jest też rozwijany z uwzględnieniem potrzeb poszczególnych grup użytkowników przestrzeni, np. osób starszych [Szewczenko 2013; Labus 2014], czy przestrzeni o specyficznym charakterze – np. zabytkowej [Grabowska-Pałęcka 2004] lub parkowej [Szumigała, Urbański 2016]. Wydaje się jednak, że poprzestawanie na zagadnieniach dotyczących projektowania i przepisów prawnych obecnie nie wystarcza, bowiem dostępność miast powinna być gwarantowana już na etapie kształtowania polityki ich rozwoju. Coraz częściej wyrażane w dyskusji o przyszłości polskiego systemu planowania przekonanie o konieczności zintegrowanego planowania, obliuguje do uwzględnienia w nim również aspektu powszechnej dostępności miast i ich przestrzeni publicznych. Konieczność tę sygnalizuje, m.in. Wysocki [2009], czy Jurkowska [2002], niemniej jednak należy rozwinąć niebadany dotąd w warunkach polskich aspekt planistyczny, w tym planowania przestrzennego.

<sup>1</sup> Pojęcie to omówiono w pierwszym rozdziale.

<sup>2</sup> Na przykład R. L. Mace – twórca The Center for Universal Design przy National Institute on Disability and Rehabilitation Research (NIDRR), US Department of Education., czy M. Wysocki – założyciel Centrum Projektowania Uniwersalnego na Wydziale Architektury Politechniki Gdańskiej.

Trzeba podkreślić, że temat powszechnej dostępności miast jest niemal nieobecny w realizowanych programach kształcenia na kierunku *gospodarka przestrzenna*, śladowo obecny w programach na kierunku *architektura*, w strategiach rozwoju samorządów, opracowaniach planistycznych z zakresu zagospodarowania przestrzennego, nie ma również swojego odpowiedniego odzwierciedlenia w polskim systemie planowania. Kwestia ta wymaga więc zbadania stanu obecnego, w tym przepisów prawa (również aktów prawa miejscowego) i wybranych praktyk na ww. polach.

W pracy przeanalizowano zakres uwzględniania problematyki powszechnej dostępności przestrzeni miejskiej w polityce samorządów terytorialnych, w studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego oraz miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego. Zbadano kilkadziesiąt dokumentów strategicznych i kilkaset uchwał planistycznych samorządów, wybranych losowo na terenie Polski lub znanych autorce z praktyki planistycznej. Pokazano przykłady dobrych praktyk w zakresie polityki, mającej na celu kształtowanie dostępnych miast. W ostatnim rozdziale zasygnalizowano pozaprawne i pozaplanistyczne możliwości działań na rzecz uniwersalnej dostępności przestrzeni.

Kluczowym wątkiem jest *integracja*, rozumiana jako spójność planów i działań, łączenie, budowanie całości, szukanie powiązań na rzecz budowania miast dostępnych dla wszystkich. „Integracja” to jednocześnie nazwa stowarzyszenia i platformy informacyjnej, która zainicjowała i prowadzi wiele działań na rzecz dostępności przestrzeni, w tym dyskurs naukowy, którego efektem jest, m.in. to opracowanie.

Postawiono tezę, że planowanie dostępnych miast wymaga integracji w trzech wymiarach: (1) zintegrowanego planowania z uwzględnieniem problemu dostępności, (2) zintegrowania miejskich przestrzeni publicznych przez odpowiednie planowanie miejscowe, (3) międzyśrodowiskowej integracji działań – edukacji, kształcenia, konsultacji i promocji na rzecz budowania miast dla wszystkich. Tym trzem grupom zagadnień odpowiadają kolejne rozdziały, z których drugi, najbardziej rozbudowany, pokazuje przykłady najlepszych zapisów miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, co może być zaimplementowane do praktyki planistycznej.

## **1. Planowanie zintegrowane – wyzwania współczesności dla kształtowania dostępnych miast a praktyka polskich samorządów**

*Integracja* to słowo coraz częściej stosowane w dyskusji o mieście i planowaniu jego rozwoju. Konieczność uwzględniania różnych sfer życia i obszarów działalności człowieka przekłada się na postulat spójnego planowania rozwoju w rozmaitych skalach i obszarach tematycznych. *Jest nam potrzebny nowy typ planowania rozwoju, tj. planowania w sposób zintegrowany rozwoju trzech sfer współdecydujących o jakościowych pozytywnych zmianach na rzecz społecznego dobrobytu, ale także wpro-*

wadzenie do praktyki systemu zintegrowanych strategii (łączyących wyważone relacje sfery gospodarczej społecznej i przestrzennej) oraz wprowadzenie skuteczniejszego regulacyjnego planowania przestrzennego, jako instrumentu koordynacji i kontroli procesów przestrzennych [Markowski 2016: 116]. To podejście obligeuje, m.in. do wieloaspektowego planowania przestrzennego, co w polskiej praktyce planistycznej nie zawsze jest realizowane, ze względu na brak powiązania systemu planowania przestrzennego z planowaniem gospodarczym i społecznym, a także słabe zintegrowanie opracowań planistycznych różnych szczebli. Przyczynia się do tego również ułomny system prawny, utrwalone stereotypy oraz poglądy na temat zakresu i sposobu zapisu dokumentów planistycznych, jak i słabość dopiero kształtujących się metod partycypacji społecznej.

Tymczasem już w latach 60. XX w. w krajach Europy Zachodniej zaczęto promować i wdrażać interdyscyplinarne podejście do planowania przestrzennego. Przyczyniło się do tego, m.in. przyjęcie w 1992 r. podczas Szczytu Ziemi w Rio de Janeiro w sprawie środowiska i rozwoju 27 Zasad Zrównoważonego Rozwoju<sup>3</sup>. Wprowadzie główny akcent tego dokumentu położony był na ochronę zasobów środowiska naturalnego, to jednak zawarte w nim postulaty trwałego rozwoju wymagały całościowego i interdyscyplinarnego podejścia do rozwiązywania problemów ekonomicznych, społecznych i środowiskowych. Wówczas rozpoczęło się w Europie Zachodniej integrowanie planowania przestrzennego z ogólną, szerszą polityką rozwoju samorządów terytorialnych, a systemy planowania przestrzennego poszerzono o planowanie pozaustawowe. Podejście to polegało też na włączeniu do planów rozwojowych miast i gmin kwestii jakości środowiska życia mieszkańców, w tym jakości poszczególnych elementów środowiska przyrodniczego oraz społecznego [Dembowska 1999, za: Topczewska 2010].

Koncepcja zintegrowanego podejścia do planowania rozwoju znalazła później swój wyraz jeszcze w wielu innych aktach, przepisach i deklaracjach, w tym w dokumencie, przyjętym w 1999 r. pt.: *Europejska perspektywa rozwoju przestrzennego. Na rzecz trwałego i zrównoważonego rozwoju obszaru UE, czy też w Nowej Karcie Ateńskiej* [2003]. Bardzo wyraźnie zalecono zintegrowane planowanie rozwoju przestrzennego miast w *Karcie Lipskiej nt. Zrównoważonych Miast Europejskich*, przez postulat poprawienia koordynacji różnych obszarów polityk sektorowych oraz rozwinięcia nowego poczucia odpowiedzialności za politykę zintegrowanego rozwoju. Karta Lipska w sposób bezpośredni odnosi się więc nie tylko do terytorialnych aspektów rozwoju, ale i kulturowych oraz społecznych [Karta Lipska 2007].

To swoiste przewartościowanie w myśleniu o celach rozwoju miast wytworzyło nowe impulsy dla teorii planowania przestrzennego oraz projektowania architektonicz-

<sup>3</sup> *Koncepcja zrównoważonego rozwoju* wypracowana została najpierw przez Światową Komisję ds. Środowiska i Rozwoju (ang.: The World Commission on Environment and Development), znaną jako Komisja Brundtland, powołaną na sesji Zgromadzenia Ogólnego ONZ w 1983 r. i opublikowaną w kwietniu 1987 r. w raporcie pod nazwą: *Nasza Wspólna Przyszłość*.

no-urbanistycznego [Ryńska 2013]. Jednym z zagadnień, podejmowanych od drugiej połowy XX w. stało się kształtowanie miast dostępnych dla wszystkich. Mówiąc o wszystkich – zarówno mieszkańcach, jak i gościach odwiedzających miasto – bierze się pod uwagę każdego użytkownika przestrzeni: osoby najróżniejsze, z których każda ma inne potrzeby, możliwości i ograniczenia. Choć pogląd ten nie przebił się jeszcze w Polsce do powszechnej świadomości, to wśród specjalistów, zajmujących się planowaniem przestrzennym, urbanistyką i architekturą, jest znany jako idea *projektowania uniwersalnego*, częściej zwanego dziś *projektowaniem dla wszystkich* (*design for all*) lub *projektowaniem włączającym* (*inclusive design*) – umożliwiającym wszystkim pełnoprawne uczestnictwo w korzystaniu z przestrzeni i w jej planowaniu.

Jednym z pierwszych propagatorów idei projektowania uniwersalnego, a zarazem twórcą nazwy tego podejścia był w 1988 r. R. Mace – architekt i założyciel Centrum Projektowania Uniwersalnego w USA [Mace *et al.* 1996]. Nieco później koncepcja ta rozpowszechniła się w Europie – w 1991 r. podczas międzynarodowej konferencji w Maastricht wprowadzono termin *universal design* oraz zapoczątkowano działania na rzecz stworzenia ogólnoeuropejskich standardów i wytycznych w zakresie dostępności<sup>4</sup>. *Projektowanie uniwersalne nie jest stylem projektowania ani tym bardziej stylizacją. Uniwersalne projektowanie jest swoistą filozofią projektowania, która u początku każdego projektu i w jego centrum umieszcza użytkownika, bierze odpowiedzialność za niego w ramach przestrzeni i przedmiotów, które mu udostępnia. Projektowanie uniwersalne to idea projektowania wszystkiego z myślą o wszystkich* [Błaszak, Przybylski 2010: 54]. Z czasem zasady projektowania uniwersalnego zaczęto stosować w różnych dziedzinach projektowania, również w odniesieniu do przestrzeni publicznych. W Polsce ciągle jednak są one zauważane w pojedynczych działaniach, publikacjach, czy realizacjach architektonicznych i nie wpłynęły dotąd na zrewolucjonizowanie systemu planowania, a przede wszystkim – na zmianę sposobu myślenia o budowie współczesnych miast. *Batalia o uniwersalne projektowanie nie może rozgrywać się tylko na poziomie legislacji – kształtowania standardów i formułowania rozporządzeń. Ten etap wdrażania idei jest raczej zwieńczeniem całego procesu. Największa zmiana musi nastąpić w mentalności* [Błaszak, Przybylski 2010: 49].

Kwestia powszechnej dostępności miast, w tym likwidacji barier architektonicznych, jest tym zagadnieniem, które – jako wyjątkowo istotne i dotyczące różnych aspektów rozwoju miasta – w sposób szczególny powinno być przedmiotem planowania zintegrowanego. Tylko spójne działania, na różnych szczeblach, w zróżnicowanych horyzontach czasowych i w wielu obszarach planowania, mogą przyczynić się do ukształtowania miast przyjaznych i dostępnych dla wszystkich.

Analiza wybranych strategii rozwoju powiatów i gmin, a także studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego pokazuje, że temat dostępności

<sup>4</sup> Warto dodać, że już 20 lat temu wydana została w Polsce książka E. Kuryłowicz *Projektowanie uniwersalne. Otwieranie środowiska dla niepełnosprawnych* [Kuryłowicz 1996].

przestrzeni miejskich nie jest brany pod uwagę na taką skalę, jaka odpowiadałaby jego wadze<sup>5</sup>. Cele i działania, związane z potrzebami osób z niepełnosprawnościami najczęściej odnosi się do kwestii niezwiązanych z zagospodarowaniem przestrzennym – są raczej ujmowane w polityce społecznej – programach socjalnych, programach integracji społecznej lub zwiększania dostępności do informacji o samorządzie. Wspieranie osób niepełnosprawnych jest jednym z zadań publicznych o charakterze ponadgminnym, zgodnie z art. 4 ust. 1 *Ustawy z 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym*, stąd, siłą rzeczy, w strategiach powiatów temat jest zawsze podejmowany. Tylko jednak sporadycznie, w niektórych strategiach wspomina się o konieczności niwelowania barier, uniemożliwiających osobom z dysfunkcjami korzystanie z infrastruktury publicznej, szczególnie z budynków użyteczności publicznej. W strategiach gminnych zagadnienia związane z dostępnością przestrzeni są traktowane jeszcze gorzej – tylko w pojedynczych przypadkach wspomniano o konieczności likwidacji barier architektonicznych i komunikacyjnych. Dostępność środowiska zbudowanego niemal zupełnie nie jest natomiast ujmowana w zapisach polityki rozwoju przestrzennego samorządów, wyrażonej w studiach uwarunkowań i kierunkach zagospodarowania przestrzennego.

Niektóre samorządy indywidualnie, w ramach przyjmowanych programów, radzą sobie z zapewnieniem dostępności przestrzeni w sposób względnie zintegrowany. Najlepsze przykłady znaleźć można w niektórych największych miastach, jak Gdynia, czy Katowice. Pozytywne rozwiązania przyjęły też miasta Poznań i Wrocław<sup>6</sup>. Myślenie o potrzebach różnych użytkowników doprowadziło do zmian organizacyjnych i prawnych oraz przełożyło się na wdrożenie specjalnych wytycznych do różnych obszarów działania i polityki samorządu – począwszy od polityki transportowej, przez lokalne standardy dostępności, które mają zastosowanie w procedurach inwestycyjnych zadań publicznych, aż po wyznaczenie pełnomocników urzędów miast, pełniących funkcje koordynatorów do spraw uniwersalnej dostępności. Politykę na rzecz dostępności prowadzi się jednak poza systemem planowania przestrzennego. Jedynie w Gdyni i Katowicach włączono tę problematykę w dokumenty planistyczne. Uderzające jest np. to, że rozbudowane, zawarte na 556 stronach tekstu *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia z 2010 r.* nie mówi ani słowem o kwestii dostępności miasta i jego przestrzeni publicznych [*Studium... Uchwała nr*

<sup>5</sup> Przeanalizowano strategie rozwoju, studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego wybranych losowo gmin w Polsce: powiaty: olsztyński, siedlecki, wadowicki, warszawski zachodni, siedlecki, grójecki, piaseczyński, bytowski, miasta: Gdańsk, Gdynia, Katowice, Poznań, Wrocław, Warszawa, gminy Prażmów, Chynów, Konstancin-Jeziorna, Góra Kalwaria.

<sup>6</sup> Miasta Gdynia i Katowice zostały nagrodzone w Konkursie Architektoniczno-Urbanistycznym Fundacji Integracja i Towarzystwa Urbanistów Polskich pod patronatem Prezydenta RP. Gdynia otrzymała nagrodę Lider Dostępności w kategorii Samorząd oraz nagrodę Grand Prix konkursu za zasługi w zakresie likwidacji barier utrudniających życie osobom z niepełnosprawnością w 2016 r., miasto Katowice nagrodę Lider Dostępności w kategorii Samorząd w 2017 r. Miasta Poznań i Wrocław również były nominowane do nagród w tym konkursie.

L/1467/10]. W mieście przygotowano jednak specjalny projekt uchwały poświęconej sprawie dostępności przestrzeni miejskiej Wrocławia dla osób niepełnosprawnych.

Poznań może pochwalić się dostępnymi budynkami użyteczności publicznej, dostępnością transportu, w tym taboru i przystanków, specjalnymi rozwiązaniami technicznymi na lotnisku i dworcu głównym (np. linie naprowadzające i faktury bezpieczeństwa). Określono też rozwiązania dla nawierzchni chodników. Wydany w 2014 r. *Katalog nawierzchni chodników Poznania* mówi w zapisach ogólnych że: *projektowane schematy oraz proponowane materiały powinny, w każdym przypadku, uwzględniać potrzeby osób niepełnosprawnych (...)* [Katalog 2014]. Niestety jednak dla wielu miejsc śródmieścia rekomenduje zastosowanie materiałów niedostosowanych do potrzeb osób na wózkach, czy z wózkami: *w przypadku miejsc parkingowych przy chodniku w historycznej części miasta (leżącego w strefie ochrony konserwatorskiej) najlepszym rozwiązaniem jest stosowanie jasnej kostki granitowej łupanej lub kostki rzędowej* [Katalog 2014]. W dużym stopniu dostępna dla wszystkich jest informacja, ze stronami internetowymi i aplikacjami, za pośrednictwem których można znaleźć informacje ułatwiające poruszanie się po mieście. Została m.in. opracowana Poznańska Mapa Barrier, podzielonych na sześć kategorii: niedostosowane schody, nieodpowiednie przejście dla pieszych, nieodpowiednia nawierzchnia, nieodpowiednia kładka lub przejście, przeszkoda na drodze, nieodpowiedni przystanek. Mapa obejmuje centrum Poznania i jest systematycznie rozbudowywana, a obecnie trwają prace nad jej rozszerzeniem o kolejne dzielnice: Wildę, Jeżyce, i Piątkowo. Opublikowano też wykaz obiektów inżynierskich dostosowanych do potrzeb osób niepełnosprawnych. Przy Pełnomocniku Prezydenta Miasta ds. Osób z Niepełnosprawnościami działa Komisja Dialogu Obywatelskiego, a poszczególne działania są na bieżąco konsultowane i koordynowane.

W strategicznych dokumentach Miasta, szczególnie w odniesieniu do zagospodarowania przestrzeni, temat dostępności jest różnie potraktowany. *Strategia Rozwoju Miasta Poznania 2020+* w wizji na przyszłość mówi: *Ciągi piesze pozwalają na komfortowe i bezpieczne przemieszczanie się osób starszych, dzieci oraz osób z niepełnosprawnościami i zachęcają całe rodziny do wspólnych spacerów* [Strategia 2017: 24], a w innym miejscu: *Stosowanie zasad projektowania uniwersalnego wpływa na większą dostępność przestrzeni i usług, szczególnie seniorów, rodzin z dziećmi oraz osób z niepełnosprawnościami. Umożliwia to wszystkim mieszkańcom aktywne włączenie się we współdecydowanie o rozwoju miasta* [Strategia Rozwoju Miasta Poznania..., Uchwała nr XLI/708/VII/2017: 26]. Z kolei jedno z kluczowych zadań w ramach priorytetu: „wspólnotowość i dialog społeczny”, to dostosowanie budynków publicznych do potrzeb osób z niepełnosprawnościami.

Z kolei w *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Poznania z 2014 r.*, które mogłoby jako bardziej konkretnie odnieść przedstawioną w strategii wizję do zagospodarowania przestrzennego, a dalej urzeczywistnić ją przez przełożenie na zapisy miejscowych planów zagospodarowania przestrzen-

nego, temat ten niemal nie istnieje. Jedynie w kierunkach rozwoju systemu transportowego wspomniano o tym, że na trasach dojść do przystanków uznaje się potrzebę zapewnienia maksymalnych priorytetów przestrzennych i ruchowych dla pieszych, uwzględniając potrzeby osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej. W żadnym z przebadanych niemal 200 planów miejscowych dla miasta Poznania nie znaleziono ustaleń, gwarantujących ciągłość i dostępność przestrzeni publicznych dla osób z niepełnosprawnościami<sup>7</sup>. Uderzający jest np. brak takich zapisów nawet w planie obejmującym obszar istotnej przestrzeni publicznej Placu Wielkopolskiego [Uchwała nr XLI/611/VI/2012].

Nagrodzone w konkursie „Lider Dostępności” w 2017 r. miasto Katowice dość dobrze wpisuje działania na rzecz dostępności w swoją politykę przestrzenną, choć dopiero od niedawna. *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Katowice – II edycja* [Studium... Katowice, Uchwała nr XXI/483/12] zawiera kilka dość ogólnych i „miękkich”, ale jednak mogących znaleźć swoje odzwierciedlenie w planach miejscowych, wymogów. W celu uzyskania wysokiej jakości przestrzeni miejskiej i środowiska ustalono ukształtowanie w zespołach mieszkaniowych przyjaznego środowiska zamieszkania, a to m.in. przez sposób zagospodarowania uwzględniający potrzeby mieszkańców w każdej grupie wiekowej, w tym niepełnosprawnych. W kierunkach rozwoju systemu transportowego zaznaczono konieczność uwzględnienia niepełnosprawnych użytkowników, m.in. przy wyznaczaniu miejsc parkingowych. Zapisy *Studium* przez kilka lat nie przekładały się na ustalenia planów miejscowych – dopiero w najnowszych tekstach uchwał planistycznych pojawiły się wymogi dla kształtowania dostępnych przestrzeni publicznych – omówiono je w kolejnym rozdziale.

Modelowe przykłady zintegrowanej polityki na rzecz pełnej integracji osób niepełnosprawnych i dostosowania przestrzeni miejskiej do potrzeb wszystkich mieszkańców daje od wielu lat samorząd Gdyni. Polityka ta została zauważona i wielokrotnie nagrodzona, choć *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego* tego miasta tylko częściowo odnosi się do tematu dostępności.

*Strategia Rozwoju Miasta Gdyni 2030*, przyjęta uchwałą nr XXXI/768/17 Rady Miasta Gdyni z 26 kwietnia 2017 r. [Strategia... Gdyni, Uchwała XXXI/768/17] odnotowuje dotychczasowe sukcesy na polu zwiększania dostępności przestrzeni. Wielokrotnie też wraca do tego tematu, w tym, m.in. przy ocenie potencjału Gdyni w zakresie struktur przestrzennych i krajobrazu, gdzie do słabych stron zaliczono m.in. niedobór ogólnodostępnych terenów rekreacyjno-wypoczynkowych – dla dzieci, seniorów i osób niepełnosprawnych w pewnych obszarach miasta. Kwestia dostępności pojawia się też przy formułowaniu celów rozwojowych, wśród których dla zagospodarowania przestrzennego najważniejszy jest ten, określony jako cel 2.3: *Zdrowe i bezpieczne środowisko Gdyni*, w tym: *Bezpieczna gdyńska przestrzeń miejska*. Ma

<sup>7</sup> Więcej na ten temat w kolejnym rozdziale.



być on osiągnięty, m.in. przez dostosowywanie przestrzeni miejskiej Gdyni do potrzeb pieszych, w tym rodzin z dziećmi, osób starszych i niepełnosprawnych.

*Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gdyni, [Studium... Uchwała nr XI/190/15]* ogranicza temat dostępności przestrzeni do zagadnień transportowych oraz powiązanych z funkcją zieleni i wypoczynku. Wśród celów i środków polityki transportowej, wymienia się cel 2: *Poprawa jakości obsługi transportem zbiorowym i powstrzymanie spadku udziału transportu zbiorowego w przewozach pasażerskich*. W ramach realizacji celu zalecono wprowadzenie nowoczesnego systemu informacji dla pasażerów i usunięcie barier przestrzennych dla pasażerów. Określa się też cel 5: *Zmniejszenie negatywnego oddziaływania transportu na warunki życia mieszkańców*. W ramach realizacji celu należy kontynuować proces dostosowywania infrastruktury transportowej do potrzeb osób niepełnosprawnych, starszych oraz podróżujących z małymi dziećmi. Założenia rozwoju funkcji zieleni i wypoczynku mówią, że: *oferta terenów i urządzeń wypoczynkowych w mieście winna być uniwersalna, dostosowana do potrzeb różnych wiekowo grup użytkowników, o różnych zainteresowaniach i możliwościach korzystania z urządzeń, stąd pożądane łączenie elementów wypoczynku aktywnego i biernego*. Plany miejscowe dla Gdyni, mimo pewnych braków i wytycznych do ich sporządzania w *studium*, mają bardzo wiele dobrych, opisanych w kolejnym rozdziale zapisów.

Jeśli pojawi się więc pytanie, czy w planach zintegrowanych jest miejsce na tak szczegółowy problem, jak powszechna dostępność miast, to przykłady polityki wymienionych samorządów potwierdzą zasadność takiego podejścia. Być może niektórzy ocenią, że skoro bez spójnego planowania rozwoju niektóre samorzady jakoś sobie radzą ze zintegrowanym rozwiązaniem problemu dostępności miast, to żadne naprawy systemowe nie są potrzebne. To byłby jednak paradoks, gdyby okazało się, że jedne z najważniejszych problemów współczesnego miasta rozwiązuje się poza systemem planowania rozwoju. W zintegrowanym planowaniu zakres przedmiotowy zarządzania i planowania na rzecz dostępności przestrzeni powinien być sieciowo powiązany z licznymi innymi zagadnieniami. Kluczowe jest jednak to, by uniwersalne projektowanie, inaczej mówiąc – projektowanie dla wszystkich, stało się nie drugorzędnym hasłem, więcej niż instrumentem, a wręcz kluczową strategią planistyczną.

Potrzebne są użyteczne dla wszystkich samorządów narzędzia, które pozwolą na ochronę i wzmocnienie najważniejszych dla współczesnego człowieka wartości, nie tylko w doraźnych działaniach, ale i w dłuższej perspektywie rozwojowej, w sposób planowy i powiązany na wszystkich płaszczyznach. Zintegrowane planowanie powinno polegać na integracji procesów planistycznych i decyzyjnych oraz, m.in. na połączeniu strategicznego planowania rozwoju z planowaniem przestrzennym. W Polsce podejmowane są działania na rzecz stworzenia spójnego systemu planowania rozwoju w układach terytorialnych, w tym planowania na szczeblu lokalnym i ponadlokalnym, choć wciąż kwestia ta pozostaje w sferze przyszłych zamierzeń. Gdyby jednak stała się faktem, to w rezultacie zintegrowana strategia rozwoju gminy zawierałaby zagad-

nienia, dotyczące rozwoju przestrzennego i przekładałaby się na programy operacyjne oraz plany miejscowe, a także inne opracowania planistyczne, nie stosowane dotąd, lecz brane pod uwagę przy pracach legislacyjnych (np. przepisy urbanistyczne) [Markowski 2016]. Powszechna dostępność miasta, która powinna być jedną z głównych cech środowiska zamieszkania i jednym z najważniejszych kryteriów oceny jego jakości, stałaby się przedmiotem planowania zintegrowanego, a w rezultacie byłaby brana pod uwagę we wszystkich planach i działaniach, przekładających się na zagospodarowanie przestrzenne.

## 2. Integrowanie przestrzeni miejskich – kwestia dostępności miast w planowaniu przestrzennym w Polsce

### 2.1. Plany miejscowe jako narzędzie integracji przestrzeni publicznych miast

*Przyjmując, że warunkiem zapewnienia powszechnego dobrobytu jest m.in. wytwarzanie i sprawiedliwa dystrybucja dóbr można stwierdzić, że interesem publicznym w planowaniu przestrzennym w tym ujęciu będzie tworzenie warunków do równego startu życiowego, jednakowego traktowania obywateli etc. W procesie planowania wykluczenie grup lub indywidualnych osób z korzyści i obciążanie kosztami społecznymi musi być rozpatrywane przez pryzmat zasad sprawiedliwości, czyli zachowania równego dostępu do dóbr i usług, które uznaliśmy (decyzjami społecznymi i politycznymi) za składniki powszechnego dobrobytu (...)* [Markowski, Drzazga 2015: 12]. Te stwierdzenia odnoszą do skomplikowanej materii gospodarowania przestrzenią i w przestrzeni, jednak wydaje się, że w szerokim spektrum zagadnień, których dotyczą, mieści się również problematyka dostępu do wszystkich zasobów przestrzennych dla osób o różnych możliwościach, w tym tych o różnych ograniczeniach. Postulat ten jest w zasadzie bezdyskusyjny, choć nie zawsze dotąd tak wyraźnie go artykułowano. Był np. nieobecny w karcie *Zasad Zrównoważonego Rozwoju*, przyjętej na początku lat 90. XX w., i dopiero w nowej agendzie zrównoważonego rozwoju zatytułowanej *Przekształcanie naszego świata: Agenda na Rzecz Zrównoważonego Rozwoju – 2030* [Agenda 2030] zapisano konieczność zapewnienia wszystkim ludziom możliwości wykorzystania swojego potencjału z godnością, w zdrowym środowisku i zgodnie z zasadą równości<sup>8</sup>. Wiele wskazuje na to, że współczesne społeczeństwa odchodzą od koncepcji rozwoju społeczno-gospodarczego opartego wyłącznie na prostym

<sup>8</sup> W Karcie wskazano dziedziny o najważniejszym znaczeniu: 1) ludzie, 2) nasza planeta, 3) dobrobyt, 4) pokój na świecie i 5) partnerstwo. Dla dziedziny hasłowo nazwanej *ludzie* zapisano: *jesteśmy zdeterminowani do wyeliminowania ubóstwa i głodu we wszystkich ich formach i wymiarach oraz zapewnienia wszystkim ludziom możliwości wykorzystania swojego potencjału z godnością, w zdrowym środowisku i zgodnie z zasadą równości*, [http://www.unic.un.org.pl/strony-2011-2015/zrownowazony-rozwoj-i-cele-zrownowazonego-rozwoju/].

wzroście ilościowym, co przekłada się również na oczekiwania co do sposobu zagospodarowania przestrzeni. Coraz szerzej rozpowszechniane idee kształtowania miast wygodnych, przyjaznych, szczęśliwych i bezpiecznych dla wszystkich użytkowników [Montgomery 2013] powinny mieć swoje odzwierciedlenie w systemie planowania i przekładać się na zapisy dokumentów planistycznych, odnoszących się do zagospodarowania przestrzennego.

Miasta powstają przez wieki, budowane są w różnym czasie, na terenach o różnej własności i dla różnych funkcji, z których wiele ewoluuje na przestrzeni lat. Złożona sieć dróg, ulic, przejść, placów, parków i promenad to zlepek miejsc projektowanych i realizowanych przeważnie odrębnie przez podmioty mające różne cele. Zapewnienie spójności i dostępności tych przestrzeni nie jest więc łatwym zadaniem. Poważnym problemem jest właściwe rozwiązanie nie tylko każdego z obiektów współtworzących środowisko zbudowane miast, w tym ich przestrzenie publiczne, ale też ich styków oraz odpowiednie powiązanie ich z otaczającymi budynkami. Właśnie miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego mogłyby służyć zagwarantowaniu odpowiednich wzajemnych powiązań poszczególnych fragmentów przestrzeni miejskiej.

Przestrzenie publiczne są największą wspólną wartością w przestrzeniach miasta, są też *dobrem i zasobem o strategicznym znaczeniu dla społeczności lokalnych*, jak mówi Karta Przestrzeni Publicznych, przyjęta na II Kongresie Towarzystwa Urbanistów Polskich i Związku Miast Polskich w 2009 r. [Karta 2009]. Również we wspomnianej wcześniej Karcie Lipskiej kwestia dostępności przestrzeni publicznych jest postawiona jako jedna z kluczowych [Karta Lipska 2007]. Podstawową cechą przestrzeni publicznych powinna być ich powszechna dostępność. Oznacza to nie tylko łatwą osiągalność, możliwość dogodnego dojścia lub dojazdu, ale także otwartość dla wszystkich. Konieczność planowania i projektowania uniwersalnego powinna stać się wymogiem etycznym w stosunku do wszystkich, mających wpływ na zagospodarowanie przestrzeni i budynków, wynika też z wielu krajowych i międzynarodowych przepisów prawa. Problem kształtowania przestrzeni publicznych jest jednak bardziej złożony niż kwestia projektowania budynków. Dlatego kwestia uniwersalnego projektowania przestrzeni publicznych dotyczy na równi skali budynku, obiektu, infrastruktury drogowej i planowania miejscowego oraz polityki miejskiej. Na każdym etapie i poziomie należy uwzględnić możliwość zapewnienia dostępu do przestrzeni publicznych wszystkim, w tym osobom z utrudnionymi możliwościami poruszania się – starszym, z różnymi niepełnosprawnościami, ale także tym z dziećmi w wózkach czy z ciężkimi walizkami. Coraz większa liczba osób niepełnosprawnych oraz zwiększająca się populacja osób starszych sprawiają, że problem zapewnienia powszechnej dostępności przestrzeni staje się coraz pilniejszy [Solarek 2016].

Projektowanie przestrzeni publicznych jest regulowane prawnie tylko w takim zakresie, w jakim przewidują to niektóre przepisy szczegółowe, dotyczące przede wszystkim budynków (mieszkalnych, użyteczności publicznej, w tym służących edukacji i opiece medycznej, miejsc wykonywania pracy), dróg i transportu. Brak jest

natomiast przepisów nakładających powszechny obowiązek zapewniania dostępności. *Ustawa o drogach publicznych* gwarantuje np., że z drogi może korzystać każdy, zgodnie z jej przeznaczeniem, ale rozporządzenia wykonawcze do niej nie wnoszą zbyt wielu konkretnych ustaleń w tym zakresie. Reguluje się zasady lokalizacji urządzeń drogowych na chodnikach w sposób nieutrudniający użytkowania ich przez osoby niepełnosprawne, czy też wymagania techniczne dotyczące dojść do kładek dla pieszych nad drogami, liniami tramwajowymi itp., dostosowanych do potrzeb osób niepełnosprawnych, wraz z wymaganiami technicznymi dotyczącymi pochylni. Sporo szczegółów zawierają też rozporządzenia dotyczące linii i budowli kolejowych oraz ich powiązań z drogami publicznymi. Zwraca jednak uwagę to, że przepisy te dotyczą fragmentarycznych przestrzeni lub pojedynczych obiektów, przeważnie nie ma też sankcji za naruszenie standardów ustanowionych w rozporządzeniach. Dodatkowo częstą sytuacją w procesie budowlanym jest uzyskiwanie odstępstw od poszczególnych przepisów. Jak podkreślono w poprzednim rozdziale, istotne wydaje się wprowadzanie wyraźnych wymogów uniwersalnego projektowania przestrzeni publicznych w planowaniu przestrzennym i politykach rozwoju samorządów terytorialnych.

Tematem istotnym i wartym omówienia, wykraczającym jednak poza zamierzony zakres tego opracowania, jest partycypacja społeczna przy sporządzaniu opracowań planistycznych, w tym udział środowisk bezpośrednio odczuwających bariery w dostępie do przestrzeni miast. Kwestie technik prezentacji dokumentów planistycznych w sposób dostępny dla różnych odbiorców są częścią tego zagadnienia. Projektowanie włączające (*inclusive design*) to podejście włączające wszystkich obywateli w kształtowanie i użytkowanie przedmiotów i przestrzeni. Jest ono konieczne, jeśli zamierza my realizować model Miasta Dostępnego dla Wszystkich.

## 2.2. Studia przypadków – dostępność przestrzeni publicznych w zapisach planistycznych

W planowaniu miejscowym należałoby zwrócić większą uwagę na możliwość wprowadzania wyraźnych wymogów uniwersalnego projektowania przestrzeni publicznych, ponieważ obecnie w przeważającej części miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego w ogóle nie są uwzględniane<sup>9</sup>. *Ustawa z 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym* w art. 1 ust. 2, który mówi, co powinno uwzględniać się w planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, wymienia w pkt 5 wymagania ochrony zdrowia oraz bezpieczeństwa ludzi i mienia, a także potrzeby osób niepełnosprawnych [*Ustawa o planowaniu 2003*]. Niestety, w art. 15, ust. 2, który wskazuje, co w planie miejscowym określa się obowiązkowo, wymagania

<sup>9</sup> Zbadano pod tym kątem kilkaset uchwał w sprawie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego obowiązujących obecnie w kilkunastu samorządach gminnych (m.st. Warszawa, miasta: Gdańsk, Gdynia, Wrocław, Poznań, Katowice, wybrane gminy powiatu piaseczyńskiego, grójeckiego, bytowskiego i in.).

te nie zostały powtórzone. Samorządy, które ze względu na surowe oceny zapisów planów miejscowych przez wojewodów, wołają trzymać się literalnie zapisów art. 15 przy formułowaniu ustaleń planistycznych, nie znajdują uzasadnienia dla wspomnienia o konieczności zapewnienia dostępności przestrzeni otwartych oraz dostępu do działek budowlanych i budynków<sup>10</sup>. Można nawet stwierdzić, że w przeciągu ostatnich kilkunastu lat w wielu samorządach nastąpił regres w tej kwestii. Przykładem mogą być miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego dla miasta Gdańska. Pojedyncze, starsze plany, zawierają odpowiednie, choć i tak skromne ustalenia, np. plan obszaru „Czarny Dwór 10” w mieście Gdańsku [*Uchwała* nr XIX/585/2000]. W karcie ustaleń szczegółowych, w punkcie, mówiącym o wymaganych „udogodnieniach urbanistycznych”, wprowadzono zapisy, że *wszystkie obiekty muszą być dostosowane do możliwości korzystania przez osoby niepełnosprawne*. W późniejszych planach miejscowych nawet takich ustaleń już nie ma.

Dobrym miejscem na wprowadzenie zapisów dotyczących dostępności najważniejszych przestrzeni otwartych miast byłyby, przewidziane jako obowiązkowe, zgodnie z art. 15, ust. 2, pkt 5 obowiązującej *Ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym*, zapisy, dotyczące wymagań wynikających z potrzeb kształtowania przestrzeni publicznych.

Istnieją jednak prawne przeszkody w zapisywaniu ustaleń dla przestrzeni publicznych w planach miejscowych. Wynikają one zarówno z niejednoznacznych zapisów ustawowych, jak i z interpretacji organów sprawdzających zgodność z prawem przyjętych uchwał planistycznych. Po kilku latach obowiązywania *Ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym z 2003 r.*, na przełomie lat 2010 i 2011 zaczęto stosować w kilku województwach taką interpretację pojęcia *przestrzeni publicznej*, która uniemożliwia formułowanie ustaleń dla ważniejszych placów, ulic i parków, pod kątem warunków ich funkcjonowania jako takich przestrzeni. Mimo że art. 2 pkt 5 tej *Ustawy* mówi, że: *w planie miejscowym określa się obowiązkowo: wymagania wynikające z potrzeb kształtowania przestrzeni publicznych*, to ogranicza się zasadność takich ustaleń tylko w odniesieniu do zdefiniowanego w *Ustawie* „obszaru przestrzeni publicznej”. Art. 2 pkt 6 tej *Ustawy* precyzuje, że *należy przez to rozumieć obszar o szczególnym znaczeniu dla zaspokojenia potrzeb mieszkańców, poprawy jakości ich życia i sprzyjający nawiązywaniu kontaktów społecznych ze względu na jego położenie oraz cechy funkcjonalno-przestrzenne, określony w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy* [*Ustawa o planowaniu 2003*]. Z góry narzuca się więc założenie, że przestrzenie publiczne wskazywać mogą tylko opracowania o charakterze kierunkowych wytycznych dla rozwoju, czyli *studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin i miast*. To oczywiście niezrozumienie

<sup>10</sup> Wydaje się, że ten postulat jest traktowany podobnie jak ustawowy wymóg uwzględnienia zasad kształtowania ładu przestrzennego, w tym urbanistyki i architektury, czy też walorów architektonicznych i krajobrazowych – czyli bez zrozumienia i wiedzy o możliwościach implementacji takich zaleceń.

istoty projektowania urbanistycznego, które zawsze musi być odpowiednie do skali opracowania. Nie jest możliwe wyznaczenie rozmieszczenia i kształtów przestrzeni publicznych w skali mapy topograficznej 1:1000, na jakiej wykonuje się najczęściej rysunki studiów gmin<sup>11</sup>. To pokazuje, że kierując się zasadą legalizmu, przy nieprecyzyjnym albo wewnętrznie sprzecznym prawie, można doprowadzić do zatracenia idei, przyświecających ustawodawcy. W każdym razie w większości gmin nie wprowadza się obecnie ustaleń dla przestrzeni publicznych, a więc tym samym – w sprawie dostępności dróg, przejść, placów, parków itp.<sup>12</sup> [Solarek 2013].

Niektóre samorządy, czy też raczej – niektórzy planiści pracujący dla samorządów, próbują na własną rękę wprowadzać pojęcia, które wyraziłyby istotę przestrzeni publicznych bez zastosowania „zastrzeżonych” w *Ustawie* słów, np.: *przestrzenie ogólnodostępne, miejsca publiczne, miejsca dostępne dla wszystkich, przestrzenie istotne dla kształtowania ładu przestrzennego*, itp. W gminie Góra Kalwaria kilka planów zawiera skromne, choć dość jednoznaczne ustalenia w zakresie zasad kształtowania *przestrzeni ogólnodostępnych*, rozumianych jako przestrzeń dostępna dla wszystkich, w tym tereny dróg publicznych. W miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego dla fragmentu miasta Góra Kalwaria – osiedle Marianki, rejon ulicy Wiejskiej [*Uchwała* nr LXV/685/2014], w punkcie mówiącym o zasadach kształtowania zabudowy oraz wskaźnikach zagospodarowania terenu *nakazuje się zagospodarowanie i urządzenie powierzchni terenu przestrzeni ogólnodostępnych w sposób dostępny dla osób niepełnosprawnych*.

Możliwości znalezienia miejsca na wprowadzenie odpowiednich zapisów są różne i w niektórych planach podejmuje się próby wpisania choćby najogólniejszych wymogów dla udostępniania wskazanych elementów przestrzeni publicznych przy wybranych, czasem nie powiązanych wprost z tym zagadnieniem, ustaleniach tematycznych. Na przykład plan zagospodarowania przestrzennego dla fragmentu wsi Mikówiec – część II [*Uchwała* nr LV/606/2014] wprowadza tego typu zapisy w ustaleniach z zakresu kształtowania ładu przestrzennego. Ustala się mianowicie: (1) nakaz dostosowania chodników i przejść dla pieszych do potrzeb osób niepełnosprawnych i (2) obowiązek zapewnienia miejsc postojowych dla osób niepełnosprawnych przy wszystkich budynkach, nie będących jednorodzinными budynkami mieszkalnymi.

Kilka przytoczonych przykładów zauważenia problematyki dostępności przestrzeni w pracach planistycznych nie zmienia faktu, że to wciąż pojedyncze przykłady. Te ww. dla Góry Kalwarii są wybranymi spośród 125 obowiązujących planów miejscowych, które przeważnie żadnych ustaleń co do dostępności nie zawierają. Podobnie

<sup>11</sup> Wydaje się więc, że należałoby rozróżnić pojęcie *obszaru przestrzeni publicznej*, możliwe do zastosowania w skali *studium* i odnoszące się do najważniejszych miejsc w całej jednostce osadniczej, od pojęcia *przestrzeni publicznej*, które oznacza lokalne miejsca społecznych interakcji.

<sup>12</sup> Z kolei w *studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania* gminy nie muszą i nie chcą obszarów przestrzeni publicznych wskazywać, bowiem wiąże się to z obowiązkiem sporządzenia dla nich planów miejscowych, które mogą być kłopotliwe albo wiązać się z poniesieniem zbyt wielu kosztów.

jest w gminie Piaseczno, Konstancin-Jeziorna, Lesznowola i Chynów. W ostatnio uchwalanych planach dostosowano się jedynie do wymogów, wynikających ze zmiany *Ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym z 2013 r.*, bowiem w myśl art. 15 ust. 2 pkt 6 nakazuje się ustalanie minimalnej liczby miejsc do parkowania, w tym miejsc przeznaczonych na parkowanie pojazdów zaopatrzonych w kartę parkingową, i sposobu ich realizacji [*Ustawa o planowaniu...* 2003]. Na tym wiele samorządów poprzestaje, jeśli chodzi o zapisy dotyczące powszechnej dostępności przestrzeni. Można jedynie zauważyć, że o ile w niektórych planach wprowadza się zdawkowe informacje o konieczności zapewnienia części miejsc parkingowych dla pojazdów zaopatrzonych w kartę parkingową, o tyle w pojedynczych przypadkach nieco precyzuje się te zapisy. Określa się np., że miejsce postojowe dla pojazdów zaopatrzonych w kartę parkingową na poziomie terenu należy lokalizować w sposób umożliwiający osobom niepełnosprawnym najdogodniejszy dostęp do budynku: na styku z utwardzonym dojściem (o odpowiednim pochyleniu) lub dojazdem do wejścia zapewniającego osobom niepełnosprawnym dostęp do budynku, w miejscu zapewniającym najkrótszą drogę do tego wejścia.

Szczególnie uderza brak ustaleń w zakresie możliwości dostępu do przestrzeni publicznych w planach, które dotyczą większych obszarów o funkcji rekreacyjnej. Przykładem może być plan dla terenów rekreacji i sportu o dużym znaczeniu w skali regionu, położonych w gminie Bytów. Plan zagospodarowania przestrzennego strefy równowagi przyrodniczo-krajobrazowej jeziora Jeleń obejmuje, m.in. tereny rekreacyjne, boiska, place zabaw, plaże, kąpieliska i parkingi [*Uchwała nr XLV/313/2002*]. Nie ma w nim żadnych wymogów, a co za tym idzie – żadnych narzędzi prawnych, które na etapie realizacji inwestycji pozwoliłyby skoordynować różne działania na rzecz umożliwienia skorzystania z terenu rekreacyjnego różnym użytkownikom. Trzeba dodać, że ustalenia w tym zakresie nie występują też w żadnym z innych, 20 planów obowiązujących w gminie Bytów.

Tymczasem można znaleźć nieliczne przykłady planów miejscowych, zawierających dość precyzyjne zapisy dotyczące projektowania przestrzeni publicznych z myślą o powszechnej dostępności. Wśród nich jest wiele planów uchwalonych albo będących w sporządzaniu, opracowanych dla terenów położonych w Warszawie. W projekcie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego rejonu Czerniakowa Południowego w dzielnicy Mokotów, będącym w ostatniej fazie procedury planistycznej w ramach zasad kształtowania przestrzeni publicznych ustala się np.: *obowiązek dostosowania tych przestrzeni do potrzeb osób niepełnosprawnych poprzez ustalenie następujących wymogów:*

- a) *w miejscach przejść dla pieszych obowiązuje stosowanie krawężników opuszczonych – wtopionych na całej szerokości przejścia oraz chodników łagodną rampą obniżonych do poziomu jezdni lub jezdni podniesionej do poziomu chodnika tak, aby umożliwić zjazd i wjazd na chodnik osobie poruszającej się na wózku; w miejscach przecięć ulic, w których nie są wyznaczone przejścia*

- dla pieszych należy stosować krawężniki opuszczone – wtopione na długości nie mniejszej niż 1,5 m oraz chodnik łagodną rampą obniżony do poziomu jezdni albo jezdnię podniesioną do poziomu chodnika tak, aby umożliwić zjazd i wjazd na chodnik osobie poruszającej się na wózku;*
- b) przejścia z sygnalizacją świetlną powinny być wyposażone również w sygnalizację dźwiękową;*
  - c) na chodnikach przy przejściach dla pieszych należy stosować pas nawierzchni o wyróżniającej się fakturze, wyczuwalnej dla osób z dysfunkcją wzroku;*
  - d) obowiązuje dostosowanie mebli ulicznych i ich usytuowania: ławek, kiosków, wiat, tablic i słupów informacyjnych do potrzeb osób niepełnosprawnych,*
  - e) ogródki kawiarniane na chodnikach i w przestrzeniach publicznych muszą być dostępne również dla osób poruszających się na wózkach oraz nie powinny kolidować z pasami dla ruchu pieszego;*
  - f) konieczne jest zapewnienie miejsca do zatrzymania się osoby poruszającej się na wózku obok siedzisk lokalizowanych przy przystankach autobusowych i przy chodnikach;*
  - g) wymaga się lokalizowania małej architektury i mebli ulicznych w sposób nie kolidujący z ruchem pieszym i zapewniający przejazd dla wózka inwalidzkiego;*
  - h) ustala się wyraźne oznakowanie przystanków komunikacji publicznej i wyposażenie ich w niezbędne informacje, dostosowane dla osób słabowidzących oraz umieszczoną na wysokości dostępnej dla osób poruszających się na wózkach;*
  - i) obowiązuje stosowanie krawężników opuszczonych w miejscach postojowych wskazanych dla osób niepełnosprawnych w liniach rozgraniczających ulic;*
  - j) rampy, pochylnie i podnośniki przy budynkach mogą być lokalizowane na terenie ulic, placów lub dróg wewnętrznych, pod warunkiem zachowania pasa chodnika wyłącznie dla ruchu pieszego o szerokości nie mniejszej niż 1,5 m, a na ulicach dojazdowych i dojazdach o szerokości nie mniejszej niż 1 m. [Projekt miejscowego planu... 2015].*

Niestety, nie mówi się o wymaganiach dla nawierzchni chodników i placów, które w każdej przestrzeni publicznej powinny umożliwiać poruszanie się osobom z wózkami dziecięcymi i na wózkach inwalidzkich, czy z innymi utrudnieniami ruchowymi. Pod tym kątem szczególnie pieczołowicie należy formułować zapisy dla obszarów zabytkowych. Często jest sytuacja, gdy z wymogów konserwatorskich wynika konieczność zastosowania specjalnych, tradycyjnych materiałów wykończeniowych przejść i placów, np. kostki brukowej, podczas gdy jest to nawierzchnia niedostępna nie tylko dla osób na wózkach, ale też dla osób z innymi ograniczeniami ruchowymi (np. kobiet na wysokich obcasach). W niektórych miastach poradzono sobie z tym, wprowadzając strefy zastosowania ciętych kostek granitowych – np. we Wrocławiu, gdzie na rynku ułożono dostępny dla wszystkich pas tzw. Szpilkostrady (za co samorząd został nagrodzony w ogólnopolskim konkursie „Lider Dostępności”



w 2016 r.). Dobrze byłoby, gdyby odpowiednie zapisy wprowadzać już do planów miejscowych.

Bardzo precyzyjne, kompleksowe i ciekawe zapisy dla obszarów przestrzeni publicznych zawiera plan obszaru położonego w rejonie ulic: Raciborskiej, Strzeleckiej i Mikołowskiej w Katowicach [*Uchwała* nr XXXVII/720/17]<sup>13</sup>. Są to, m.in.: obowiązek uwzględnienia potrzeb osób niepełnosprawnych i starszych w rozwiązaniach projektowych przestrzeni publicznych przez nakaz wykonania równych nawierzchni wygodnych do poruszania się oraz zróżnicowania faktury i materiałów nawierzchni dla różnych dróg komunikacyjnych (pieszych, rowerowych), zakaz tworzenia barier przestrzennych uniemożliwiających dostęp osobom niepełnosprawnym, starszym, czy też dopuszczenie rozbudowy budynków o elementy, takie jak: wejścia do budynku, podjazdy dla osób niepełnosprawnych, zadaszenia i windy (co uwzględniono też przy definicji linii zabudowy). Dodatkowo ustalono obowiązek stosowania rozwiązań wspomagających ruch osób poruszających się na wózkach inwalidzkich, m.in. rozwiązania jednopoziomowe, pochylnie, windy, miejsca postojowe dla niepełnosprawnych. Wprowadzono też nakaz stosowania elementów orientacji dla osób niewidomych i słabo widzących np. nawierzchnie fakturowe na ciągach pieszych wykorzystujące różnice faktury dla orientacji przestrzennej, plany, makiety i znaki z informacją ryflowaną, kwietniki zapachowe identyfikujące określone miejsca.

Gdynia – formalnie uznany w wielu konkursach „Lider Dostępności” posiada wiele planów miejscowych, zawierających dobre ustalenia dotyczące dostępności przestrzeni publicznych. Za przykładowy sposób zapisów planistycznych może posłużyć tekst uchwały planistycznej dla części dzielnicy Chylonia w rejonie ulicy Chylońskiej i węzła integracyjnego Gdynia Chylonia [*Uchwała* nr XXII/528/16]. Oprócz obowiązku kształtowania ogólnodostępnych przestrzeni publicznych, w szczególności urbanistycznych wewnątrz placów i ulic, ciągów pieszych, rowerowych oraz zieleni urządzonej, ustalono zasady zagospodarowania przestrzeni publicznych pod kątem uniwersalnego dostępu, tj.: *przy zagospodarowaniu przestrzeni publicznej należy stosować współczesne standardy projektowania w oparciu o priorytet dla pieszych, niepełnosprawnych i rowerzystów, tj. m.in. właściwą dostępność, odcinkowe zmiany rodzaju nawierzchni, wyniesienie przejść pieszych. Gdzie indziej pojawia się zapis, że należy: w rozwiązaniach projektowych przestrzeni publicznych uwzględnić potrzeby osób niepełnosprawnych i starszych w tym – stosując rozwiązania wspomagające ruch osób poruszających się na wózkach inwalidzkich m.in. rozwiązania jednopoziomowe, pochylnie, windy, odpowiednio zlokalizowane miejsca postojowe dla niepełnosprawnych, – stosując elementy orientacji dla osób niewidomych i słabo widzących np. płytki fakturowe na ciągach pieszych wykorzystujące różnice faktury dla orientacji*

<sup>13</sup> Wprawdzie to dość odosobniony przykład wśród planów dla Katowic, wydaje się ponadto, że powtarza zapisy z sukcesem zaimplementowane w planach dla obszaru Gdyni.

przestrzennej, plany, makiety i znaki z informacją ryflowaną, kwietniki zapachowe identyfikujące określone miejsca itp. [Uchwała nr XXII/528/16].

Dodatkowo, najnowsze plany, w tym plan części dzielnicy Śródmieście w Gdyni, rejonu ulic Jana z Kolna i projektowanej Nowej Węglowej [Uchwała nr XXXI/790/17] zawierają zapis, że w celu ujednoczenia rozwiązań stosowanych w zagospodarowaniu terenów gminnych należy uwzględniać standardy dostępności przyjęte dla miasta Gdyni. Standardy te wprowadzono zarządzeniem Prezydenta Miasta Gdyni w 2013 r. Zobowiązuje ono wszystkie komórki i jednostki organizacyjne miasta Gdyni, podmioty działające na ich zlecenie oraz podmioty prywatne realizujące zadania na terenach gminnych do stosowania opracowanych wytycznych – również przy sporządzaniu planów miejscowych [Wysocki 2012].

Analiza zapisów planistycznych skłania do zadania pytania – jak zapisać konieczność zapewnienia dostępu do przestrzeni miast dla wszystkich, dla najróżniejszych użytkowników, nie tylko dla niepełnosprawnych? Jak oddać ideę projektowania uniwersalnego wtedy, gdy dochodzi do spisywania konkretnych wymogów realizacyjnych? Nie wystarczą przecież najbardziej szczegółowe wytyczne, sformułowane pod kątem ułatwień dla tej, czy innej kategorii niepełnosprawności. Chodzi przecież o zupełnie inne podejście – takie, które przyjmuje konieczność myślenia o kształtowaniu środowiska bez jakichkolwiek barier. Być może przykład gdyńskich Standardów Dostępności najlepiej spełnia funkcję narzędzia kształtowania przyjaznej wszystkim przestrzeni? [Wysocki 2012]. Może we wszystkich aktach prawnych wystarczyłoby wprowadzić zapis o konieczności stosowania zasad projektowania uniwersalnego? To jednak raczej pytanie retoryczne, albo zadane za wcześnie – wydaje się, że obecnie wielu uczestnikom procesów inwestycyjnych potrzebne są wyraźne wskazania, zakazy i nakazy, bowiem sami nie dojrzeli do rozumienia istoty dostępnego miasta. *Dostępność oznacza, że każdy obywatel/mieszkaniec ma bezpieczny i niezależny dostęp do wszystkich przestrzeni i przedmiotów danego środowiska. W tym kontekście projektowanie przestrzeni dostępnej dla wszystkich staje się czymś znacznie bardziej wymagającym niż projektowanie ułatwień dla osób niepełnosprawnych* [Błaszak, Przybylski 2010: 52]. Dyskusja o zakresie wymagań dla planów miejscowych pozostaje więc aktualna.

### 3. Integracja działań na rzecz planowania dostępnych miast

W warunkach polskich konieczne jest dziś wielopłaszczyznowe działanie – zmiana wielu przepisów (doprowadzenie do ich spójności i jednoznaczności oraz dążenie do stworzenia systemu zintegrowanego planowania rozwoju) i wprowadzenie problematyki projektowania uniwersalnego do polityk miejskich (wymagają tego choćby przepisy dla inwestycji finansowanych ze środków publicznych, w tym unijnych), ale też – zmiana mentalności, powszechna edukacja i odpowiednie kształcenie projektantów przestrzeni, inwestorów oraz samorządowców.

Konieczność projektowania uniwersalnego powinna stać się wymogiem etycznym w stosunku do wszystkich, mających wpływ na zagospodarowanie przestrzeni i budynków, wynika też z wielu krajowych i międzynarodowych przepisów prawa<sup>14</sup>. W ostatnich latach tematykę dostępności szeroko pojętego środowiska dla osób z niepełnosprawnościami zaczęto w Polsce wprowadzać w życie na większą skalę, m.in. do państwowych i miejscowych przepisów prawa. Od 1995 r. obowiązuje *Prawo budowlane*, które nakazuje projektowanie środowiska zabudowanego z uwzględnieniem potrzeb osób z niepełnosprawnościami, choć sposób zapisania niektórych wymogów budzi duże kontrowersje. Ciągłe jednak znaleźć można liczne luki w przepisach prawa, nie jest też ono dostosowane do różnych typów niepełnosprawności. Co więcej, nie jest ono skonstruowane tak, by gwarantowało szeroko pojętą dostępność przestrzeni, co najwyżej sprzyja ograniczaniu barier architektonicznych [*Ustawa Prawo budowlane* 1994].

Temat powszechnej dostępności budynków i przestrzeni miejskich powinien być podejmowany w różnych środowiskach. Tylko świadomość tego, w jak wielkim stopniu sposób rozwiązania poszczególnych obiektów i ich wzajemnych powiązań wpływa na możliwość skorzystania z nich przez wszystkich użytkowników, może zagwarantować dobre rozwiązania. Nawet wśród studentów kierunków *architektura*, *urbanistyka* i *gospodarka przestrzenna* hasło to jest słabo rozumiane i rzadko implementowane do metodyki projektowania. W niektórych uczelniach, przy okazji ćwiczeń projektowych lub na zajęciach fakultatywnych, można dowiedzieć się o potrzebach osób z niepełnosprawnościami. Pierwsze zajęcia na ten temat zaczęto prowadzić na Wydziale Architektury Politechniki Warszawskiej już ponad 20 lat temu. Wśród pionierów wdrażania tematyki projektowania uniwersalnego do dydaktyki były, m.in. prof. Halina Skibniewska, prof. Ewa Kuryłowicz, czy dr. Katarzyna Jaranowska. Obecnie kluczową rolę odgrywa stworzone przez dr hab. Marka Wysockiego Centrum Dostępności na Wydziale Architektury Politechniki Gdańskiej, stale wiele nowych pomysłów na kształcenie w omawianym zakresie wprowadzają również wydziały architektury z Politechniki Śląskiej, Politechniki Wrocławskiej. Nie ma jednak spójnego systemu kształcenia, który sprawiłby, że myślenie o powszechnej dostępności wszystkich projektowanych obiektów stałoby się czymś oczywistym – wręcz naturalnym początkiem wszelkiej działalności twórczej. Już na etapie wstępnych koncepcji budynków,

<sup>14</sup> Ważniejsze z nich to m.in. rezolucje ONZ z 1993 r. (*Standardowe Zasady Wyrównywania Szans*) i z 2006 r. (*Konwencja Praw Osób Niepełnosprawnych*). Również Rada Europy wydała kilka istotnych dokumentów, w tym *Plan Działań Rady Europy na lata 2006-2015* i *Europejską Strategię w Sprawie Niepełnosprawności 2010-2020*. Uchwalony w 1997 r. Traktat Amsterdamski był pierwszym aktem, w którym kraje członkowskie UE bezpośrednio zajęły stanowisko w kwestii niepełnosprawności. Na kraje Unii nałożono obowiązek przeciwdziałania dyskryminacji osób niepełnosprawnych. W polskim prawie podstawy do uwzględniania potrzeb osób z niepełnosprawnościami dają Konstytucja RP oraz uchwała Sejmu RP – Karta Praw Osób Niepełnosprawnych. Oba akty odnoszą się w swoich zapisach do przeciwdziałania dyskryminacji w dostępie do życia publicznego. Polska podpisała też w marcu 2007 r. konwencję ONZ z 2006 r., którą ratyfikowano we wrześniu 2012 r.

placów i parków należy myśleć o jednakowych szansach wszystkich użytkowników na dotarcie do nich i skorzystanie z całej oferty programowej. Zamiast tego, dopiero po wykonaniu wstępnego projektu, szuka się sposobów na spełnienie obowiązkowych wymogów, wynikających z przepisów prawa, co skutkuje często koniecznością budowania dodatkowych wejść i podjazdów z boku, czy z tyłu budynku. Niejednokrotnie duże części budynków, czy placów są niedostępne nie tylko dla osób na wózkach, ale i wszystkich z ograniczonymi możliwościami poruszania się – starszych, z wózkami dziecięcymi, walizkami, czy posiadającymi buty na wysokich obcasach. Grupa osób z różnymi ograniczeniami jest jeszcze szersza – są to wszyscy niewidzący lub słabowidzący, niesłyszący, mający trudności koordynacyjne, itd. Tylko więc myślenie o różnych potencjalnych użytkownikach od samego początku fazy projektowej może doprowadzić do przyjaznych wszystkim rozwiązań. Obserwacja wyników prac projektowych semestralnych, dyplomowych i konkursowych wskazuje, że nie jest to myślenie, przyjmowane szerzej, a raczej tylko wyjątki.

Tymczasem w standardach kształcenia dla kierunku studiów *architektura*, przyjętych rozporządzeniem z 2011 r. [*Rozporządzenie 2011*] wskazuje się wśród wymaganych kwalifikacji absolwenta studiów pierwszego stopnia, m.in.: umiejętności gromadzenia informacji, kształtowania środowiska człowieka zgodnie z jego potrzebami użytkowymi z uwzględnieniem osób niepełnosprawnych, i podobnie – dla absolwenta studiów drugiego stopnia: umiejętności rozwiązywania problemów funkcjonalnych, użytkowych, budowlanych, konstrukcyjnych, inżynierskich i technologicznych w stopniu zapewniającym bezpieczeństwo i komfort użytkowania obiektów, w tym osobom niepełnosprawnym.

O ile jednak kwestia projektowania uniwersalnego jest coraz częściej od kilkadziesiąt lat podejmowana na kierunku *architektura i urbanistyka*, to na kierunkach *gospodarka przestrzenna* w zasadzie nie istnieje. Nie można również odnotować zainteresowania naukowo-badawczego tą tematyką, co potwierdza choćby nieudana próba włączenia do dyskusji o dostępnym mieście środowisk akademickich ze szkół planowania przestrzennego z całej Polski przy okazji konferencji „Miasto Dostępne”, zorganizowanej przez Stowarzyszenie „Integracja”, Towarzystwo Urbanistów Polskich pod merytorycznym patronatem Komitetu Przestrzennego Zagospodarowania Kraju Polskiej Akademii Nauk we wrześniu 2016 r. Oprócz studentów z kół naukowych nie zgłosiły się do współpracy żadne inne osoby. Bogaty program konferencji wypełniony został wystąpieniami architektów, psychologów i aktywistów. Natomiast wyniki przeprowadzonych badań, zaprezentowane we wcześniejszych rozdziałach pokazują, że temat dostępności przestrzeni w dużej mierze dotyczy dokumentów planistycznych i polityki samorządowej, tak więc obszaru działalności zawodowej absolwentów kierunku *gospodarka przestrzenna*.

Warto zwrócić uwagę, że projektowanie uniwersalne jako hasło oraz nowy sposób podejścia do kształtowania dostępnego miasta pojawiło się na skutek konsekwentnych, długotrwałych działań środowisk, które najdotkliwiej odczuwały bariery w dostępie do

jego poszczególnych elementów. *Pojęcie uniwersalnego projektowania wyewoluowało stopniowo z narastającą świadomości osób niepełnosprawnych, które bardzo silnie zaczęły zabiegać o swoje upodmiotowienie i uwzględnianie ich potrzeb w projektowaniu życia społecznego* [Burton, Mitchell 2006, za Błaszak, Przybylski 2010: 55]. Cały model pomocy społecznej w Polsce w zakresie problemów osób niepełnosprawnych zakłada aktywizację tych osób, a także znaczny udział organizacji pozarządowych. Od początku lat 90. XX w. obserwuje się w Polsce wzrost liczby rozmaitych stowarzyszeń, zajmujących się problematyką niepełnosprawności. Jednym z pierwszych było założone w 1997 r. przez P. Pawłowskiego „Stowarzyszenie Przyjaciół Integracji” – organizacji, która podjęła akcję „oswajania niepełnosprawności”, wychowała też wielu aktywistów, którzy podjęli później kolejne podobne działania.

Dla omawianego wymiaru pojęcia *integracja* osoba P. Pawłowskiego ma szczególne znaczenie – jest on orędownikiem idei dostępności przestrzeni, utożsamianym z hasłem wielowątkowej, wielopłaszczyznowej i wielośrodowiskowej *integracji*. Jest twórcą i redaktorem naczelnym największej w kraju platformy informacyjnej dla środowiska osób z różnymi niepełnosprawnościami, na którą składają się obecnie: (1) magazyn „Integracja” – dwumiesięcznik dla osób z niepełnosprawnościami i ich rodzin, wydawany od 1994 r. (2) [portal Niepełnosprawni.pl] – założony w 2003 r. serwis internetowy poruszający tematykę niepełnosprawności, który ma ponad 300 tys. unikalnych użytkowników, 25 tys. podstron i publikuje ponad 300 informacji miesięcznie; (3) program TV „Misja Integracja” w całości poświęcony niepełnosprawności, realizowany od 1997 r., (4) serwis rekrutacyjny [Sprawniwpracy.pl], wspomagający działalność zawodową osób z niepełnosprawnością, (5) sieć Centrów Integracja, w których wsparcie otrzymuje ok. 8 tys. osób rocznie.

Dla tematyki dostępności przestrzeni miejskiej najważniejsze są działania „Integracji”, mające na celu promowanie najlepszych rozwiązań, edukowanie, audytowanie, inicjowanie debat naukowych. W „Integracji” powstał i zrealizowany został pomysł na program „Polska bez barier”, w ramach którego zorganizowano liczne konferencje, seminaria, wydano publikacje, w tym poradniki dla projektantów, a w rezultacie realnie wzrosła dostępność architektoniczna wielu polskich miast. Fundacja „Integracja” wykonuje audyty obiektów i wspiera projektantów oraz inwestorów na każdym etapie prac. Dostępne obiekty otrzymują certyfikaty „Obiekt bez barier”. P. Pawłowski jest też pomysłodawcą wielu konkursów lokalnych, np. „Warszawa bez barier”, oraz ogólnopolskich, jak m.in.: „Lider Dostępności” – konkurs, promujący projektowanie uniwersalne, uwzględniające potrzeby wszystkich użytkowników. Nagradza, m.in. samorządy, najlepiej prowadzące politykę na rzecz dostępności przestrzeni miast i budynków. To w „Integracji” powstał pomysł, by przy wsparciu Towarzystwa Urbanistów Polskich i pod merytorycznym patronatem KPZK PAN zainicjować szeroką wymianę myśli naukowej i dyskusję o edukowaniu studentów na kierunkach związanych z projektowaniem i planowaniem przestrzeni, której pierwszym efektem była konferencja *Miasto Dostępne* w 2016 r.

*Polska dostępna dla każdego obywatela zależy od wielu osób zaangażowanych w tworzenie przestrzeni publicznej, począwszy od polityków, samorządowców, poprzez mądrych i zdolnych projektantów, solidnych deweloperów i wykonawców, aż po rzetelnych pracowników odbioru technicznego zatwierdzających do użytku powstające obiekty budowlane<sup>15</sup>. Planistom, w tym projektantom przestrzeni, a także architektom, naukowcom i nauczycielom akademickim przypada w tym zintegrowanym tworzeniu przestrzeni publicznych ważna i odpowiedzialna rola.*

## Podsumowanie

Wobec wyzwań cywilizacyjnych i tendencji rozwojowych współczesnych społeczeństw konieczne jest dziś wielopłaszczyznowe działanie na rzecz budowania dostępnych miast – w tym zmiana wielu przepisów (doprowadzenie do ich spójności i jednoznaczności) i wprowadzenie problematyki powszechnej dostępności przestrzeni do polityk miejskich. Wiele mówi fakt, że niektóre prawdziwie zintegrowane działania wybranych samorządów są obecnie podejmowane i prowadzone poza systemem planowania, a szczególnie – niezależnie od systemu planowania przestrzennego. Zintegrowane planowanie powinno być instrumentem sprawnego i konsekwentnego realizowania postulatu dostępnych miast i szeroko pojętego środowiska zbudowanego.

W wielu opracowaniach planistycznych na szczeblu lokalnym temat dostępności przestrzeni, a nawet likwidacji barier architektonicznych jest nieobecny. Zaprezentowane przykłady dobrych zapisów planistycznych mogłyby zostać zaimplementowane do aktów prawa miejscowego. Tylko odpowiednio sporządzone miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego mogą zagwarantować integrację przestrzeni publicznych w skali ogólnomiejskiej.

Niezależnie od zmian w prawie – krajowym i miejscowym, niezbędna jest zmiana mentalności, powszechna edukacja i odpowiednie kształcenie projektantów przestrzeni, inwestorów i samorządowców. Liczne deklaracje i akty prawa międzynarodowego wręcz do tego zobowiązują. W tym celu konieczne jest, m.in. realizowanie spójnych programów kształcenia na kierunkach studiów, związanych z planowaniem i budową miast. Niezwykle istotna jest również działalność pozarządowych organizacji i środowisk, szczególnie zainteresowanych poprawą dostępności przestrzeni. Działalność tę warto wspierać i doceniać, gdyż sprzyja ona szeroko pojętej integracji działań na rzecz miast dostępnych. Te trzy wymiary integracji w planowaniu miast – w systemie planistycznym, planowaniu przestrzeni publicznych i codziennych działaniach mogą zbliżyć nas do pożądanego Miasta Dostępnego.

<sup>15</sup> P. Pawłowski, fragment wypowiedzi, zamieszczonej w folderze przygotowanym na galę pierwszego konkursu „Lider Dostępności” w 2016 r.

## Literatura

- Bednar M. J., (red.), 1977, *Barrier-free Environments*. Dowden, Hutchinson and Ross, Stroudsburg.
- Błaszak M., Przybylski Ł., 2010, *Rzeczy są dla ludzi*, [w:] *Aktywność zawodowa osób z ograniczeniami sprawności*, A. Brzezińska (red.). Z. 10, Wyd. Naukowe SCHOLAR, Warszawa.
- Burton E., Mitchell L., 2006, *Inclusive Urban Design – Streets For Life*. Oxford.
- Dear M., Wilton, R., Gaber, S., Takahashi, L., 1997, *Seeing People Differently: the Sociospatial Construction of Disability. Environment and Planning*. “Society and Space”, 15: 455-480.
- Dembowska Z., 1999, *Systemy planowania przestrzennego wybranych krajów Unii Europejskiej*. Instytut Gospodarki Przestrzennej i Komunalnej, Warszawa.
- Goldsmith S., 1969, *Designing for Disabled*. RIBA, London.
- Grabowska-Patecka H., 2004, *Niepełnosprawni w obszarach i obiektach zabytkowych. Problemy dostępności*. Politechnika Krakowska, Kraków.
- Imrie R., 1996, *Disability and the City: International Perspectives*. Paul Chapman Publishing, London. Chapter 1 (Disability and the City; An Overview). Disablism, planning, and the built environment R F.
- Imrie P., Wells E., 1993, *Environment and Planning*. “Government and Policy”, t. 11: 213-231
- Jaranowska K., 1991, *Obiekty oświaty dostępne dla niepełnosprawnych*. COBPBO, Warszawa.
- Jurkowska A., 2002, *Idea projektowania uniwersalnego w planowaniu przestrzennym*. „Architectus”, nr 1(11): 155-158.
- Kowalski K., 2010, *Planowanie dostępności. Prawo w praktyce*. Stowarzyszenie Przyjaciół Integracji, Warszawa.
- Kuryłowicz E., 1996, *Projektowanie Uniwersalne – Uwarunkowania architektoniczne kształtowania otoczenia wybudowanego przyjaznego dla osób niepełnosprawnych*. Wyd. Centrum Badawczo-Rozwojowego Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych, Wyd. II, Stowarzyszenie Przyjaciół Integracja, Warszawa.
- Labus A., 2014, *Starzejące się społeczeństwa europejskie XXI wieku w koncepcjach odnowy miejskiej*. Wyd. Politechniki Śląskiej, Gliwice.
- Mace R. L., Hardie G. J., Place J. P., 1996, *Accessible Environments: Toward Universal Design*. The Center for Universal Design, North Carolina State University, Raleigh.
- Markowski T., 2016, *Kapitał terytorialny jako strategiczny cel zintegrowanego planowania rozwoju*. „MAZOWSZE. Studia Regionalne”, nr 18, 06. 2016: 111-119.
- Markowski T., Drzazga D., 2015, *Koncepcja systemu zintegrowanego planowania rozwoju w Polsce (założenia i zasady kierunkowe budowania systemu)*. Studia KPZK PAN, t. CLXIV: 10-42.

- Matthews M. H., Vujakovic P., 1995, *Private Worlds and Public Places: Mapping the Environmental Values of Wheelchair Users*. "Environment and Planning", A 27: 1069-1083.
- Montgomery Ch., 2013, *Happy City: Transforming Our Lives Through Urban Design*. Farrar, Straus and Giroux, New York. Tłumaczenie polskie: Tomasz Tesznar: *Miasto szczęśliwe. Jak zmienić nasze życie zmieniając nasze miasta*, Wysoki Zamek, Kraków, 2015.
- O'Brien L. G., McFetridge M., 1991, *Mapping Geographical Space for the Disabled*, [w:] *Mapping the Nations*, K. Rybaczuk, M. Blakemore (red.). International Cartographic Association, London: 149–156.
- Odeck J., Hagen T., Fearnley N., 2010, *Economic Appraisal of Universal Design in Transport: Experiences from Norway*. *Research in Transportation Economics*, 29 (2010): 304-311.
- Palfreyman T., 1991, *Access and the Space that Links Buildings*. "Access by Design", 56: 13–16.
- Preiser K. H., Smith K. H. (red.), 2001, *Universal Design Handbook*. McGraw-Hill, New York.
- Ryńska E. D., 2013, *Synergiczna triada. Architekt, ekonomika i środowisko*. Biblioteka Fundacji Poszanowania Energii, Warszawa.
- Schwartz L., 1991, *Vademecum projektanta – problemy osób niepełnosprawnych*. Część 1 – Środowisko i transport, IWP, Warszawa.
- Skibniewska H. (red.) 1983, *Niepełnosprawni w osiedlu – Bariery urbanistyczne*. Wyd. Inwestprojekt, Warszawa.
- Solarek K., 2013, *Struktura przestrzenna strefy podmiejskiej Warszawy. Determinanty współczesnych przekształceń*. Oficyna Wyd. Politechniki Warszawskiej, Warszawa.
- Solarek K., 2016, *Uniwersalne projektowanie przestrzeni publicznych*. „Przegląd Komunalny, nr 12/2016: 62-64.
- Szewczenko A., 2013, *Jakość środowiska mieszkalnego osób starszych w śląskich przedwojennych zespołach mieszkaniowych*. Wyd. UŁ, Łódź.
- Szumigala P., Urbański P., 2016, *Disability vs. Spatial Planning and Landscaping – Selected Examples*. „TEKA Komisji Architektury, Urbanistyki i Studiów Krajobrazowych”, Oddział PAN w Lublinie, Nr 1: 22-28.
- Topczewska T., 2010, *Zintegrowane planowanie rozwoju i rewitalizacji miast w wybranych krajach „starej” Unii Europejskiej i w Polsce*. „Człowiek i Środowisko”, 34 (1-2): 5-25.
- Wysocki M., 2009, *Dostępna przestrzeń publiczna. Samorząd równych szans*. Państwowy Fundusz Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych, Warszawa.
- Wysocki M., 2012, *Standardy dostępności dla miasta Gdyni*. Politechnika Gdańska Wydział Architektury, Centrum Projektowania Uniwersalnego, Gdańsk.
- Zajac A. P., 2016, *City Accessible for Everyone – Improving Accessibility of Public Transport Using the Universal Design Concept*. "Transportation Research Procedia", t. 14: 1270-1276.



## Akty prawne, programy

*Agenda na Rzecz Zrównoważonego Rozwoju – 2030.*

*Good Practices in Accessible Urban Development. Making Urban Environment Inclusive and Fully Accessible for ALL*, United Nations, Department of Economic and Social Affairs, 2016.

*Karta Lipska nt. Zrównoważonych Miast Europejskich*, Projekt końcowy, 2 maja 2007, Lipsk.

*Karta Przestrzeni Publicznych*, 2009, przyjęta na II Kongresie Towarzystwa Urbanistów Polskich i Związku Miast Polskich, Kongres Urbanistyki Polskiej, Wrocław.

*Katalog nawierzchni chodników Poznania*, 2014, Poznań.

*Nowa Karta Ateńska* [2003], Europejska Komisja Urbanistów (European Commission of Town Planners ECTP), 1998, z uzupełnieniami z 2003 r.

*Planning for Barrier-Free Municipalities*, 2016, Ministry of Municipal Affairs, Ontario.

*Projekt miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego rejonu Czerniakowa Południowego w Warszawie* (wersja wyłożona do wglądu publicznego), główny projektant K. Solarek, 2015.

*Rozporządzenie Ministra Nauki i Szkolnictwa Wyższego z 29 września 2011 r. w sprawie standardów kształcenia dla kierunków studiów weterynarii i architektury.*

*Strategia Rozwoju Miasta Gdyni 2030*, uchwała nr XXXI/768/17 Rady Miasta Gdyni.

*Strategia Rozwoju Miasta Poznania 2020+*, uchwała nr XLI/708/VII/2017 Rady Miasta Poznania.

*Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gdyni*, uchwała nr XI/190/15 Rady Miasta Gdyni z 26 sierpnia 2015 r.

*Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Katowice – II edycja*, uchwała nr XXI/483/12 Rady Miasta Katowice

*Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Poznania*, uchwała nr LXXII/1137/VI/2014 Rady Miasta Poznania.

*Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia*, tekst jednolity, uchwała nr L/1467/10 Rady Miejskiej Wrocławia.

*Uchwała nr LV/606/2014 Rady Miejskiej Góry Kalwarii z 29 kwietnia 2014 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla fragmentu wsi Mikówiec – część II.*

*Uchwała nr LXV/685/2014 Rady Miejskiej Góry Kalwarii z a 12 listopada 2014 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla fragmentu miasta Góra Kalwaria – osiedle Marianki, rejon ulicy Wiejskiej.*

*Uchwała nr XIX/585/2000 Rady Miasta Gdańska z 24 lutego 2000 roku w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego „Czarny Dwór 10” w mieście Gdańsku.*

- Uchwała nr XLI/611/VI/2012 RADY MIASTA POZNANIA z 20 listopada 2012 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego „Plac Wielkopolski” w Poznaniu.*
- Uchwała nr XLV/313/2002 Rady Miejskiej w Bytowie z 17 lipca 2002 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego strefy równowagi przyrodniczo-krajobrazowej jeziora Jeleń.*
- Uchwała nr XXII/528/16 RADY MIASTA GDYNI z 22 czerwca 2016 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części dzielnicy Chylonia w Gdyni, rejon ulicy Chylońskiej i węzła integracyjnego Gdynia Chylonia.*
- Uchwała nr XXXI/790/17 Rady Miasta Gdyni z 26 kwietnia 2017 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części dzielnicy Śródmieście w Gdyni, rejonu ulic Jana z Kolna i projektowanej Nowej Węglowej.*
- Uchwała nr XXXVII/720/17 Rady Miasta Katowice z 2 marca 2017 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru położonego w rejonie ulic: Raciborskiej, Strzeleckiej i Mikołowskiej w Katowicach.*
- Universal Design as a Municipal Strategy. Experience and Results from the Pilot Municipality Project 2005-2008, Ministry of the Environment, Oslo, January, 2009.*
- Ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym z 23 marca 2003 r.*
- Ustawa Prawo budowlane z 7 lipca 1994 r.*